Deutscher Bundestag **Drucksache 15/2303**

15. Wahlperiode 05. 01. 2004

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Peter Rzepka, Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 15/2038 –

Stärkung des Berliner Luftverkehrs

Vorbemerkung der Fragesteller

Eine leistungsfähige Anbindung der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg an den internationalen Flugverkehr ist für deren wirtschaftliche, kulturelle und politische Entwicklung unverzichtbar. Der Bund ist als Gesellschafter der „Berlin-Brandenburg Flughafen Holding GmbH" (BBF) sowohl an dem Betrieb des bestehenden Flughafens Schönefeld und dessen Entwicklung zum geplanten Großflughafen Berlin-Brandenburg-International (BBI) durch die BBF-Beteiligungsgesellschaft „Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH" als auch am Betrieb der bestehenden Berliner Flughäfen in Tegel und Tempelhof durch die BBF-Beteiligungsgesellschaft „Berliner Flughafen Gesellschaft mbH" (BFG) beteiligt.

Obwohl das Datum der Inbetriebnahme von BBI nach dem Scheitern des Privatisierungsverfahrens noch ungewiss ist, und der Flughafen Tegel die derzeitigen Flugverkehre kaum bewältigen kann, soll der innerstädtische Flughafen Tempelhof an dem erst kürzlich einige Luftfahrtgesellschaften wegen der Überlastung von Tegel zusätzliches Interesse gezeigt haben, im Jahr 2004 geschlossen werden.

1. Ist es für die Bewilligung des Planfeststellungsantrages für den Flughafen BBI nach geltender Rechtslage zwingend erforderlich, dass der Flughafen Berlin Tempelhof noch vor Inbetriebnahme von BBI geschlossen wird?

   Oder entzieht vielmehr eine vorzeitige Schließung des Flughafens Tempelhof dem für die Planfeststellung notwendigen Bedarfsnachweis für BBI die rechtliche Grundlage?

Die Gesellschafter gehen auf der Grundlage des Konsensbeschlusses vom 28. Mai 1996 weiterhin davon aus, dass der Flughafen Tempelhof nach Vorliegen der gerichtlich überprüften und rechtskräftigen Planfeststellung für den Single-Standort Schönefeld geschlossen wird.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 30. Dezember 2003 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Haben Gespräche mit dem Bund oder seinen Behörden im Zusammenhang mit der geplanten Entbindung der BFG von der Betriebspflicht hinsichtlich des Flughafens Tempelhof zum 30. Oktober 2004 und der dann geplanten Übergabe der bundeseigenen Liegenschaften in Tempelhof an den Bund stattgefunden?

   Ist insbesondere von Seiten der BFG das Pachtverhältnis mit dem Bund über die bundeseigenen Liegenschaften gekündigt bzw. die Kündigung in Aussicht gestellt worden?

Ja, der Bund und das Land Berlin befinden sich derzeit in Verhandlungen mit der Berliner Flughafen Gesellschaft mbH (BFG) über die Rücknahme der Liegenschaft. Es ist vorgesehen, einen Rücknahmevertrag abzuschließen, der die Abwicklung des Nutzungsvertrages der BFG mit dem Bund und des Erbbaurechtsvertrages mit dem Land Berlin regelt.

3. Ist im Falle der Entlassung der BFG aus der Betriebspflicht die Schließung des Flughafens Tempelhof zwingend?

Nein.

4. Ist nach Auffassung der Bundesregierung eine Entlassung der BFG aus der Betriebspflicht für den Flughafen Tempelhof und eine daraus folgende Schließung für den Flugverkehr rechtmäßig, und zwar insbesondere in Hinblick darauf, dass es für die von Tempelhof aus operierenden Regional- und Geschäftsreisefluggesellschaften keine wirtschaftlich gleichwertige Alternative gibt?

Dies ist im Rahmen des laufenden Verfahrens zur Befreiung der BFG aus der Betriebspflicht von der zuständigen Luftfahrtbehörde zu prüfen.

5. Welche jährlichen Kosten entstehen dem Bund, wenn der Flugbetrieb in Tempelhof aufgegeben wird und die teilweise unter Denkmalschutz stehenden und für das jährliche Defizit von etwa 13 Mio. Euro des Flughafens Tempelhof ursächlichen Liegenschaften an den Bund und an das Land Berlin zurückgegeben werden?

Nach ordnungsgemäßer Beendigung des Nutzungsverhältnisses mit der BFG sind Bund und Land Berlin als Eigentümer für die Bauunterhaltung und Bewirtschaftung der Liegenschaft verantwortlich. Die Höhe dieser Kosten ist derzeit noch nicht bekannt, weil sie von dem tatsächlichen Vermietungsgrad der Gebäude abhängig ist.

6. Trifft es zu, dass bei Erlöschen der Betriebsgenehmigung für den Flughafen Tempelhof dieser bis auf die denkmalgeschützten Gebäude auf den ehemaligen Zustand von 1923 rückgebaut werden muss, und wenn ja, welche Kosten hätte das einschließlich der notwendigen Sanierung von Altlasten für den Bund zur Folge?

Bislang ist eine solche Forderung nicht an den Bund herangetragen worden.

7. Welches Konzept hat der Bund für die zukünftige Nutzung der in seinem Eigentum stehenden Liegenschaften des Flughafens Tempelhof, wenn diese, wie von der BFG geplant, im Oktober 2004 an den Bund zurückgegeben werden?

Der Bund überprüft derzeit, ob das Gebäude des Flughafens Tempelhof für eine konzentrierte Unterbringung eigener Dienststellen genutzt werden kann. Sollte die Liegenschaft für Zwecke des Bundes entbehrlich sein, so wird die Veräußerung angestrebt.

8. Trifft es zu, dass der Bund eine langfristige Verpachtung der ihm gehörenden Liegenschaften des Flughafens Tempelhof ausschließt und stattdessen vorzugsweise den Verkauf und dabei einen Verkaufserlös von 150 Mio. Euro anstrebt?

Der zu erzielende Verkaufserlös hängt von der Bauleitplanung und der damit festgelegten Nutzung des Geländes ab, die dem zuständigen Bezirk als Träger der Planungshoheit obliegt. Konkrete Aussagen zum Verkehrswert können daher zurzeit noch nicht getroffen werden.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung die Pläne, den Flughafen Tempelhof bis zur Inbetriebnahme als City-Airport für Regionalfluggesellschaften und General Aviation Verkehre zu nutzen?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass im Rahmen der Entscheidungen zur Nachnutzung des Flughafens Tempelhof alle Möglichkeiten der Nutzung erörtert werden, die nicht im Widerspruch zum Konsensbeschluss vom Mai 1996 stehen.

10. Wie beurteilt die Bundesregierung die Investitionspläne der Deutschen BA, die angeboten hat, wesentliche Teile des Unternehmens nach Berlin zu verlagern und den Flughafen Tempelhof einschließlich der gesamten Liegenschaften ohne Zuschüsse bis zur Inbetriebnahme von BBI zu betreiben?

Konkrete Investitionspläne der DBA, die eine Prüfung durch die Bundesregierung ermöglicht hätten, liegen der Bundesregierung nicht vor. Ansprechpartner ist der Flughafenbetreiber BFG, bzw. dessen Mutterunternehmen FBS, deren Geschäftsführungen personenidentisch sind.

11. Trifft es zu, dass Gutachter im Planfeststellungsverfahren die Auffassung vertreten, dass die Kapazität in Schönefeld und Tegel 2009 nicht mehr ausreichend sein werde, um das Wachsen des Flugverkehrs in Berlin zu bewältigen, so dass eine vorzeitige Schließung von Tempelhof dieses Wachstum behindern und letztlich auch die Wettbewerbsfähigkeit von BBI von Anfang an gefährden würde?

Die Auffassung ist der Bundesregierung bekannt; ob die damit gezogene Schlussfolgerung auch zutrifft, muss im Rahmen des Schließungsverfahrens hinsichtlich des Flughafens Tempelhof geprüft werden.

12. Welche Auswirkungen hat die Stilllegung des Flugbetriebs des Flughafens Tempelhof auf das Betriebsergebnis der BBF und der BFG?

Nach Angaben der BFG geht damit eine Verlustverringerung von 16 Mio. Euro einher.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333